



Herman Frobenius

**Eine Lebensfrage für Wismar : Vortrag gehalten in der Versammlung des patriotischen Vereins, Distrikt Wismar, am 10. December 1895**

Schwerin: Bärensprung, 1896

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn769936024>

Druck   Freier  Zugang      OCR-Volltext



5 Tabellen.

MK- 875.<sup>1-5.</sup>





**UB Rostock**

28\$ 010 135 839







II

# ine Lebensfrage für Wismar.

Vortrag,

gehalten in der

Versammlung des Patriotischen Vereins, Distrikt Wismar,  
am 10. December 1895

von

H. Frobenius, Oberstlieutenant a. D.

---

Gedruckt im Auftrage

des

Elbe-Älsee-Kanalbau-Vereins.



Schwerin 1896.

Bärensprungsche Hofbuchdruckerei.



# Elbe-Ostsee-Kanalproject.

Nebenkarte: — Kanal Kleinen-Wismar





## Geschenk

27. II. 1896.

Meine Herren!

**I**ls ich vor einigen Wochen die ehrenvolle Aufforderung erhielt, über dasselbe Thema, welches ich in meiner Broschüre „Wismar eine brennende Frage“ behandelt habe, Ihnen einen Vortrag zu halten, da war ich mir einen Augenblick zweifelhaft, ob ich sie annehmen dürfe. Nicht nur, daß Sie sämtlich, deren Interesse mehr oder weniger mit Wismars zukünftiger Entwicklung verknüpft ist, über die einschlägigen Fragen besser orientiert sein werden als ich, Sie haben auch Ueberfluß an verdienten Männern der Wissenschaft und der Praxis, welche diese vollständig beherrschen, welche sie gefördert haben nach Kräften, und welche nicht ermüden, überall, wo noch eine Ergänzung des wissenswerten Materials wünschenswert erscheint, dasselbe ihnen zugänglich zu machen, damit allseitig ein klares und richtiges Urtheil über die schwebenden Fragen gewonnen werde. Weiteres wird es ja nicht bedürfen, um diese in glücklichster Weise zu lösen.

Welche Erwartung lag nun wohl dem Wunsche zu Grunde, meine Ansicht hier vorgetragen zu hören, die ich doch bereits in meiner Broschüre ausgesprochen hatte? Ich glaube nicht zu irren, wenn ich mir diese Frage dahin beantwortete, daß es hier angenehm berührt hat, eine Stimme aus dem weiteren Vaterlande, aus dem Gebiete jenseits der Grenzpfähle Mecklenburgs zu vernehmen, welche das lebhafteste Interesse für die Lebensfragen auch des einzelnen deutschen Bundesstaates verrät, und welche, frei von allen Schranken persönlicher Beteiligung, die Angelegenheit Wismars vom großdeutschen Standpunkt im Sinne der Bedeutung betrachtet, welche sie für das ganze deutsche Vaterland hat und haben muß. Es ist ja nicht mehr als natürlich, daß Sie jedem ihrer Fachmänner mit der Ueberzeugung begegnen, daß er, mitten in der Bewegung stehend, alle Einzelheiten in der geschichtlichen Entwicklung aus nächster Nähe überblickend, wohl geeignet ist, Ihre Erwägungen hineinzu führen bis in alle Details, welche für und wider die vorgeschlagenen und geplanten Maßnahmen zur Sprache kommen können. Sie haben aber den Wunsch, auch einmal sich erzählen zu lassen, wie denn diese Dinge sich dem unbefangenen Auge des Fernstehenden darstellen, die Sie beschäftigenden Fragen einmal nicht als interne Mecklenburger, sondern als Angelegenheit des ganzen Deutschen Reiches betrachtet zu sehen. Ich glaube, in dieser Auffassung Ihres Wunsches konnte und durfte ich mich ihm nicht entziehen, und



wenn ich es nun versuchen will, Ihnen ein Bild zu entrollen von der augenblicklichen Lage Wismars, von den Gefahren, die ihm drohen, und von den Mitteln zur Abhilfe, so geschieht es in dem vollen Bewußtsein, daß ich an Material Ihnen irgend Neues nicht vorzuführen vermag. Bin ich doch von Ihnen erst in entgegengesetzter Weise mit solchem bekannt gemacht worden. Auch komme ich nicht, mit irgend einem wertvollen Mandat ausgerüstet, um Ihnen Hilfe und Beistand zu versprechen, wohl aber in der festen Ueberzeugung, daß, so wie ich, viele Tausend deutscher Männer an dem Wohl und Wehe dieser Stadt und dieses Landes als an einem wertvollen Teile unseres deutschen Vaterlandes das lebhafteste Interesse haben, daß sie mit mir von Schmerz erfüllt sind über die schmachvolle Not, in welcher die deutsche Zersplitterung Wismar Jahrhunderte lang schmachten ließ, daß sie die zähe Lebenskraft seiner Bürger, als ihrer Stammesgenossen, mit Stolz und Bewunderung schauen und von dem lebhaften Wunsche beseelt sind, es möge ihnen nach den letzten Jahrzehnten glücklichsten Erfolges ihrer rastlosen Thätigkeit auch jetzt gelingen, aus allen dräuenden Gefahren heraus Wismar zu einer Periode neuen Aufschwunges, neuer glänzender Entwicklung zu führen.

Aus der Geschichte des mittelalterlichen Wismar möchte ich drei charakteristische Momente hervorheben, das Jahr 1256, in welchem der Landesfürst Johannes seine Residenz dorthin verlegte; 1350, die ungefähre Zeit, zu welcher die Residenz nach Schwerin übergang, und 1398, als Lübeck durch Kanalisierung der Stecknitz den Salzhandel von Lüneburg nach den Nordstaaten der Schwesterstadt entriß. Es war Wismar die Möglichkeit geboten, als Residenz Carriere zu machen, und seine ganze Zukunft hätte sich anders gestaltet, wenn es sich hierfür entschieden hätte; denn als die Linie des Johannes 1436 nach dem Aussterben der Linie von Werle zur Herrschaft über die gesamten mecklenburgischen Lande gelangte, wäre Wismar als Residenz zur ersten und Hauptstadt in diesen geworden; es wäre auch für die Handelsstadt sicher manches zu erreichen gewesen, wenn sie zugleich Landeshauptstadt war, denn die Interessen vereinigten sich dann in diesem einen Orte; es läßt sich wohl auch mit Gewißheit annehmen, daß die Landeshauptstadt nicht im Westfälischen Frieden geopfert worden wäre, daß ihr die ganze Zeit der Schwedenherrschaft erspart, daß sie vor der Verarmung und Zerrüttung bewahrt worden wäre. Mit welchen Ansprüchen konnte sie dann in dieses Jahrhundert eintreten, welche Mittel hätten ihr zu Gebote gestanden, als sie 1836 sich bemühte um eine Eisenbahnverbindung mit dem Binnenlande! Sie brauchte jetzt nicht zu bangen um ihre Existenz und um den Verlust der in hartem Ringen wieder-gewonnenen Stellung.

Aber alles das konnte im 13. Jahrhundert niemand voraussehen, und auch abgesehen davon hätte es dem Geiste der Zeit völlig widersprochen, daß sich eine junge aufblühende Stadt mit den Schicksalen eines Fürstengeschlechts unlöslich verbunden, daß sie



einen Teil ihrer Freiheiten und vor allem die stolzen Hoffnungen auf eine völlig selbständige mächtige Stellung dafür aufgegeben hätte. So that Wismar nichts, um den Fürsten den Aufenthalt in seinen Mauern angenehm zu machen, so verscherzte es die Stellung als Residenz und wandte sich nun einer anderen Karriere zu; es trat im Vertrauen auf die Vorteile seiner geographischen Lage und im Vollgefühl der ihm innewohnenden Thakraft in Konkurrenz mit den Seestädten der Ostsee.

In höherem Grade als sonst irgendwo ist in Deutschland das Mittelalter das Zeitalter der individuellen Kämpfe, des Ringens von lauter Einheiten mit der Mehrheit um Gewinnung von Freiheiten und Gerechtsamen, von Macht und Einfluß. Der Selbstständigkeitstrieb erregte die Lehnzleute und Vasallen gegen ihre Herren, die Städte gegen die Ritter und gegen die Fürsten, und im eigenen Heerlager jedes einzelnen erhoben sich die Regierten gegen die Herrschenden; da gab es keine gemeinsamen Interessen, welche auf länger als für den einzelnen aktuellen Fall mehrere auf ein Ziel ihre Kräfte vereinigen ließen; und anders dürfen wir uns auch den Bund der Hansestädte nicht vorstellen als ein Zusammengehen von Fall zu Fall, sobald es den Einzelinteressen zu entsprechen schien, gemeinsame Sache gegen einen dritten zu machen. Von einem Schutz- und Trutzbündnis, wie wir ein solches auffassen, von einem Freundschaftsvertrag, der die Rechte des Freundes unter allen Umständen zu schützen und zu achten lehrt, konnte keine Rede sein, denn das hätte den Sonderinteressen in jenem Zeitalter und dem Aufwärtstreben jedes einzelnen, ganz gleichgiltig, auf wessen Unkosten, durchaus widersprochen. Wir dürfen es deshalb Lübeck nicht allzu hoch anrechnen — und selbst Wismar nahm es damals, soviel mir bekannt, nicht als einen Freundschaftsbruch auf — daß es die mißliche Lage der verbündeten Handelsstadt benutzte, um durch Kanalisierung der Stecknitz sich einen neuen recht gewinnbringenden Erwerb zu schaffen. Wenn nun aber von dieser Zeit der Niedergang Wismars beginnt, so sind wir wohl berechtigt, den Grund hierfür in dem zu suchen, was Lübeck sich geschaffen hatte, was aber Wismar dauernd entbehren mußte, in dem billigen Kommunikationsweg nach dem Hinterlande.

Sehen wir uns um unter den schier zahllosen Städten des Mittelalters, welche um ihre volle Selbständigkeit kämpften, wie viele haben ihr Ziel erreicht, und wie viele haben die erworbene Reichsunmittelbarkeit sich als souveräne Staatswesen zu erhalten vermocht? Hamburg, Bremen, Lübeck sind der kleine Rest aus der großen Zahl. Und was hat sie so stark und widerstandsfähig gemacht, daß alle politischen und kriegerischen Anstürme an ihren Mauern sich brachen, was gab ihnen das Ansehen und die Macht, die immer noch ihnen ihre Selbständigkeit zu behaupten gestattete? Ihr Handel basiert auf zwei wichtigen Faktoren, der freie Weg in ~~Gerden~~ der billige Handelsweg ins Binnenland, der Wasserweg. H See und Die den wichtigsten der Ströme, die Elbe, beherrscht, Hamburg, ist



die reichste, die mächtigste geworden; ihr folgt Bremen an der Weser und zuletzt Lübeck, das nur durch einen den modernen Ansprüchen nicht mehr genügenden Kanal mit der Elbe verbunden ist. Mit diesen Städten vermochten weder Greifswald noch Rostock, noch Wismar auf die Dauer die Konkurrenz aufzunehmen, denn ihnen fehlt die Wasserstraße ins Binnenland, die notwendige Ergänzung der vorteilhaften Lage an dem Meeresgestade. Es ist das Vorhandensein und die Güte, die Nutzbarkeit der Wasserwege nach beiden Seiten, welches die Rangordnung der See-Handelsplätze bestimmt, und aus dieser Beobachtung folgt mit konsequenter Notwendigkeit, daß Wismar trotz seiner vorzüglichen Hafenverhältnisse auf die Dauer nicht eines Aufschwunges gewärtig sein kann, wenn es nicht eine allen Ansprüchen des Handels entsprechende Binnen-Wasserstraße erhält.

Diese Notwendigkeit tritt erst mit der Zeit mehr und mehr in den Vordergrund, denn erst mit dem Fallen aller kleinstaatlichen Schranken, mit dem zunehmenden Zusammenschmelzen des Einzelstaatenwesens zu dem großen einen Deutschen Reiche tritt die Bedeutung derjenigen Handelsstädte hervor, welche durch ihre natürlichen Verkehrsstraßen in unmittelbare Beziehung nicht nur zu dem sie umgebenden Gelände, sondern zu den Verkehrszentren des Binnenlandes und ihren nach allen Seiten ausstrahlenden Kommunikations-systemen gesetzt sind. Die Eisenbahnlinien, so notwendig und vorteilhaft sie für gewisse Handelsartikel sind, können niemals die Wasserwege ersetzen, da die gewonnene Zeitersparnis durch erhöhte Frachtsätze aufgewogen wird, und deshalb alle Güter, für welche weniger erstere als möglichst geringe Transportkosten dem Konkurrenten gegenüber in die Wagschale fallen, lediglich mittelst des langsameren und billigeren Wassertransportes mit Vorteil zu versenden sind. Daraus folgt, daß eine des Wasserbinnenweges entbehrende See-stadt immer mehr ins Hintertreffen kommt, je mehr sich das den Konkurrenzstädten dienstbare System der Wasserwege vervollständigt.

Werfen wir nun einen Blick auf den heutigen Standpunkt des Systems der Wasserwege in Deutschland, soweit es für die in Frage kommenden Seestädte und Handelsgebiete von Wichtigkeit ist. (Siehe die Uebersichtskarten.)

Das Hinterland der Ostseeküste umfaßt im Gegensatz zu den industriellen Gebieten, welche der Nordseeküste als Hinterland angehören, die ackerbautreibenden Länder Deutschlands. Eine einzige Wasserlinie hat die Natur hier gegeben, um die Verbindung dieser ausgedehnten Gebiete mit der See herzustellen, die Oder, während der am weitesten nach Süden hineingehende Strom, die Elbe, nicht mit der Ostsee, sondern mit der Nordsee kommuniziert. Mittelst der Warthe und des Bromberger Kanals dehnt die Oder ihr Ein- und Ausfuhrgebiet weit über den Osten aus, durch die zahlreichen Kanalverbindungen zwischen ihr und der Elbe gewinnt sie einen großen Anteil an den Gebieten der oberen Elbe, welche diesergestalt sowohl mit der Ost- als mit der Nordsee in Beziehung treten.



Der Westen Deutschlands aber ist auf den Rhein und die ihrer geringen Länge wegen minderwertige Weser angewiesen. Der Austritt des Rheins liegt aber auf ausländischem Gebiet, und so wertvoll die Verbindung durch den Donau=Main=Kanal auch ist, so muß doch auch der Seehandel auf diesem Wege mit der Donau=Mündung dem Auslande überlassen werden. Für die Verbindung des westlichen und östlichen Deutschlands war mithin nur der Weg durch die Elbe und von Hamburg nach Bremen zur Weser oder nach Rotterdam zum Rhein und der andere Weg aus den Ostseehäfen, also vornehmlich Stettin, durch das Kattegat nach den Nordseehäfen geboten. Das enorme Uebergewicht, welches der Handel Hamburgs mit der Zeit mehr und mehr gewinnen mußte, liegt auf der Hand. Für den überseeischen Handel bildet es ebenso wie für die Beziehungen zwischen West- und Ost-Deutschland den Schlüsselpunkt, und welcher Anteil dem Elbstrom an dem Handel Hamburgs zukommt, ergeben folgende Zahlen. Der gesamte Seeverkehr umfaßte 1892 7,911,535, also annähernd 8 Millionen Tonnen; der Binnenverkehr 5,822,958, also  $5\frac{8}{10}$  Millionen Tonnen; hiervon entfallen aber nicht weniger als 3,316,814, das heißt annähernd 60 % auf den Verkehr mit der Elbe, und zwar Ausfuhr 1,825,875 Tonnen, also über 75 % der gesamten Ausfuhr zur See.

Neben dem durch die Oder begünstigten Stettin mußten demnach die Ostseestädte sich auf den Handel mit England, Dänemark Schweden, Norwegen und Rußland beschränken, für welche sie wesentlich leichtere Seeverkehrs=Verhältnisse hatten als Hamburg, Verhältnisse, welche einigermaßen den Mangel an Binnenwasserstraßen ausglich. Welchen Vorteil aber selbst eine so kurze mit keinem Fluß und keinem Kanalsystem verbundene Wasserstraße wie die Warnow zu bieten vermag, sehen wir an Rostock, welches 1894 367,000 Ztr. Getreide zu exportieren vermochte, meist aus der Gegend von Bükow, während es Wismar, in nicht weniger produktivem Lande gelegen, aber auf die nächste Umgebung beschränkt, nur auf 250,000 Ztr. brachte.

Die Verhältnisse verändern sich aber vollständig durch den Bau des Kaiser Wilhelm=, ferner des Dortmund=Ems= und des Mittelland=, d. h. Rhein=Weser=Elbe=Kanals. Ersterer ist bereits eröffnet, der zweite im Bau und der dritte nur eine Frage der Zeit. Es ist wohl angezeigt, der Energie gegenüber, mit welcher Preußen seine einmal als notwendig und heilsam erkannten Kanalprojekte betreibt, sich der Thatsache gegenüberzustellen, daß alle drei Kanäle existieren werden. Der Dortmund=Ems=Kanal setzt den Rhein auf deutschem Gebiet mit der Ems in Verbindung, der große Strom des Westens erhält hierdurch eine Mündung auf deutschem Gebiet in der Ems, und das kommt Emden zu statten; durch den Oldenburger Kanal mit der Weser verbunden, stellt er aber auch deren Mündung in seinen Dienst, und das kommt Bremen zu statten. Rotterdams Bedeutung für den Westen wird auf Emden und Bremen übergehen, und namentlich der westfälische Kohlen- und



Industriebezirk wird auf der Nordsee konkurrenzfähig. Sorgt auf diese Weise der preussische Staat für eine notwendige Verbindung der Nordseehäfen mit dem Hinterlande, so wird durch den Mittel-land-Kanal dieses auch mit dem getreidebauenden Osten Deutschlands in direkte Verbindung gesetzt; hierdurch wird der Umweg über die Ostseehäfen zur See nach den Nordseehäfen vermieden und nur dem Binnenlande bezüglich des Verkehrs mit einander Vorteil gebracht. Dagegen für Aus- und Einfuhr auf dem Seewege erhalten die Küstenstädte der Nordsee den Gewinn eines direkten Anschlusses an die zum Osten und nach Deutschlands Südosten führenden Wasserwege, der überseeische Handel wird gehoben. Viel weniger nützt der Mittelland-Kanal den Ostseestädten, selbst Stettin nicht, da das Handelsgebiet der Ostsee ein so viel beschränkteres ist, Ausfuhr und Einfuhr geringere Höhen erreichen. Was aber hier zu gewinnen ist, wird Stettin zufließen, denn die mecklenburgischen Häfen haben keinen Anschluß an das Wasserliniensystem.

Hinzu kommt nun auch noch der Kaiser Wilhelm-Kanal, um ihnen jede Hoffnung auf eine gedeihliche Entwicklung zu rauben. Denn wenn dieser auch den Ostseehäfen den Zutritt zum Weltmeer ebenso erleichtert als den Nordseeplätzen zu der Ostsee, so liegt es in den bereits längst entwickelten Machtverhältnissen der Seestädte begründet, daß die um soviel kapitalkräftigeren, für den Weltverkehr organisierten und darin groß gewordenen Nordseehäfen leichter sich den Handel der Ostsee dienstbar machen werden, als daß die in ihren Mitteln beschränkten, bisher hauptsächlich dem Ostseehandel dienenden Ostseehäfen große Eroberungen im Welthandel machen werden. Die Nordseehäfen werden die der Ostsee tot machen, soweit diese nicht durch Hinterland-Verbindungen in die Lage versetzt werden, durch billigere Frachten die Konkurrenz aufzunehmen und sich ihr Handelsgebiet zu erhalten. Hierbei ist aber eins zu berücksichtigen: hat erst einmal der Handel der Ostsee sich den Nordseehäfen, also vor allem Hamburg, das durch den Kaiser Wilhelm-Kanal gewissermaßen an die Ostsee verlegt ist, zugewendet, dann wird es zu spät sein, den Ostseehäfen durch Kanäle helfen zu wollen. Mit geringeren Kräften den Handel in andere Bahnen zu lenken, ist eine schwere Sache.

Was für Wismar auf dem Spiele steht, läßt sich am besten durch einige Beispiele erläutern, die seine vornehmsten Handelsobjekte betreffen. Die Einfuhr wiegt ja dank der fehlenden Binnenwasserstraße so bedeutend vor, daß 1892 66 % der einlaufenden Schiffe ohne Ladung abfahren mußten. Wir haben da zuerst die Kohlen, englische Steinkohlen, welche infolge der billigeren Wasserfracht bisher im Ostseegebiete durchweg über die deutschen Steinkohlen den Sieg davontrugen. Wismar führte 1888 1765455 Ztr. ein und steigerte die Einfuhr 1894 auf 2286000 Ztr. Die Kohle des Ruhrgebietes wird in Zukunft mittelst des Dortmund-Ems-Kanals die Ems- und Weser-Häfen und von hier durch den Kaiser



Wilhelm-Kanal mit einer Wegeabkürzung von durchschnittlich 560 Kilometer die Ostsee erreichen. Es wird ihr also möglich sein, die englische Kohle mittelst der großen Frachtersparnis zu schlagen und das nordöstliche Deutschland sich als Absatzgebiet zu erobern; sie wird aber natürlich diejenigen Häfen aussuchen, welche ihr den billigen Wasserweg ins Binnenland gestatten; das ist Wismar nicht; dieses wird mithin in seinem Kohlen-Import zurückgehen. Da es nahe liegt, die mit Getreide in den Nordseehäfen anlangenden Schiffe mit Kohlen zurückzuschicken, wird Getreideausfuhr und Kohleneinfuhr Stettin zu gute kommen und Wismar schädigen.

Der zweite wichtigste Einfuhrartikel für Wismar ist Holz, welches in den am Orte befindlichen Sägewerken und Holzbearbeitungswerken geschnitten und bearbeitet, darauf in das Innere von Deutschland versandt wird. In Hamburg hat sich nun bereits eine „Deutsche Küsten-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gebildet mit der ausgesprochenen Absicht, den Holztransport aus der Ostsee nach der Nordsee zu fördern. Es ist als bestimmt anzunehmen, daß die Großholzhändler in Hannover und anderen Orten in der Nähe der Weser nunmehr die rohen Bretter nicht mehr über Wismar, sondern über Bremen beziehen, auf der Wasserstraße heranziehen und auf eigenes Lager nehmen werden. Die höhere Seefracht nach dem entfernteren Bremen wird bei weitem überboten durch die billigere Wasserfracht auf dem von Bremen zu erreichenden Wasserliniensystem, sobald der Ems-Dortmund- und der Mittelland-Kanal vollendet sind. Wismar kann gegen diesen Ausfall nur geschützt werden durch eine Kanalverbindung, welche es in die Lage setzt, jenes Kanalsystem auf näherem Wege zu erreichen als Bremen. Kürzerer See- und kürzerer Kanalweg kommen ihm dann zu gute.

Nicht weniger als Wismar und Kopenhagen wird ja Lübeck durch die besprochenen Kanalbauten berührt. Aber wir sehen, daß dieses im Kampf um seine Existenz unversäumt den einzigen Weg einschlägt, um seinen Handel zu erhalten, ihn wenn möglich zu heben. Es stellt jenen Anlagen einen eigenen Kanal entgegen, welcher ihm eine kürzere Verbindung mit der Hauptverkehrsader, mit der Elbe, gewährleistet als Hamburg; es baut den Elbe-Trave-Kanal, ohne zurückzubeugen vor den bedeutenden Auslagen von — meines Wissens — 15¼ Millionen, d. h. 200 Mark auf den Kopf der Bevölkerung. Es ist eine Lebensfrage für Lübeck und es thut das Aeußerste, um diese zu seinem Gunsten zu lösen. Was aber ihm zum Segen, kann Wismar nur zum völligen Ruin dienen; der Trave-Kanal macht das Maß voll, denn er stellt neben die östliche eine westliche Konkurrenzstadt mit Binnenlands-Wasserlinie, diesem Wettkampf mit so ungleichen Kräften ist es nicht gewachsen.

Wismar steht nach Fertigstellung des Kaiser Wilhelm-Kanals und nach Inangriffnahme des Elbe-Trave-Kanals vor der entmutigenden Aussicht, daß ihm jede Hoffnung abgeschnitten wird, durch Beteiligung an einem Exporthandel in größerem Umfang und an einem Expeditionshandel nach dem Innern Deutschlands zu neuer



Blüte zu gedeihen, daß es, angewiesen auf die Vermittelung des Austauschhandels der nächsten Küstengebiete, nur mühsam seine Existenz zu fristen imstande ist. Denn selbst die Wasserwege der eigenen engeren Heimat, soweit sie bis jetzt geschaffen sind, sind durchaus nicht dazu angethan, den Handel der mecklenburgischen Seestadt im geringsten zu unterstützen, im Gegenteil, sie können ihn nur schädigen.

Ein Blick auf deren Verhältnisse wird genügen, um dies zu beweisen.

Die Wasserstraßen, welche den südlichen Teil Mecklenburgs durchschneiden, bestehen in der Elbe-Linie von Dömitz bis zum Plauer See mit der Abzweigung des Stör-Kanals nach Schwerin, in der Verbindung des Plauer und Müritz-Sees und in dem Wasserwege von hier zur Havel, Müritz-See-Priepert (Volter-Kanal). Das ganze System bildet also im großen und ganzen eine von West nach Ost gerichtete Verbindung der Elbe mit der Havel. Die Tendenz ist klar ausgesprochen in der Denkschrift, welche Regierungsrat von Brandenstein im Jahre 1792 im Interesse der Kanalisierung der Elbe ausarbeitete. Der Zweck bestand in der Verbindung des südlichen Mecklenburg mit Hamburg; man wollte einen billigen Ausfuhrweg für die Landesprodukte schaffen, um diese am Markt von Hamburg besser und höher verwerten zu können. An eine Heranziehung des so viel näher gelegenen Wismar zum Zweck des Exports dachte niemand — in der angeführten Denkschrift wird seiner mit keinem Worte erwähnt — und dieses erscheint für die damalige Zeit selbstverständlich, denn Wismar war ja eine schwedische Stadt, und deren Handel zu fördern lag nicht im Interesse des Landes.

Als es aber im Jahre 1831 gelungen war, eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche sich die Verbesserung der alten Verbindung Schwerin-Dömitz und die Schiffbarmachung der Elbe bis zum Müritz-See zum Ziel setzte, hätte es nahe gelegen, auch dem alten Plan der Herzöge im 16. Jahrhundert und Wallensteins Projekt wieder näher zu treten und den Kanal Schwerin-Wismar als die naturgemäße und notwendige Ergänzung dieser Kanäle hinzuzufügen. Denn Wismar war zu dieser Zeit bereits — allerdings nur als Pfandobjekt — wieder im mecklenburgischen Besitz. Aber man hatte sich so gewöhnt, die bestgelegene Seestadt des Landes als Ausland zu betrachten, daß man sie gar nicht in Erwägung zog, daß man zu der stärkeren Belastung mit Steuern und Accisen, wie sie bis in die Mitte dieses Jahrhunderts ihr auferlegt wurde, auch die Schmälerung ihres Handels durch die Ausfuhrung eines Kanalsystems hinzufügte, welches lediglich dem Handel Hamburgs zu gute kommen konnte. Daß man in erster Linie die Erleichterung der Ausfuhr der Landesprodukte ins Auge faßte, ist selbstverständlich, aber man übersah, daß man diese durch die direkte Verbindung des Binnenlandes mit der Ostsee bei Wismar nicht in geringerem, sondern in erhöhtem Maße erreicht hätte, weil der



Wasserweg so bedeutend abgekürzt und die Transportkosten so wesentlich vermindert worden wären. Es war also schon damals die Gelegenheit geboten, mit diesem Vorteil gleichzeitig den zweiten zu gewinnen, nämlich dem Handel Wismars einen neuen kräftigen Aufschwung zu geben. Und daß ein solcher auch rückwirkend dem ganzen Lande wieder von wesentlichem Vorteil gewesen wäre, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung. Sind wir ja doch zur Zeit endlich aus den mittelalterlichen Anschauungen herausgewachsen, welche in der Förderung der Sonderinteressen jedes einzelnen Organismus, selbst auf Kosten der anderen, allein ihr Ziel erblickten; haben wir doch eingesehen, daß mit der Hebung des allgemeinen Wohlstandes auch der einzelne nur gewinnen kann, daß so auch der Produzent desto besser die Erzeugnisse seines Fleißes verwerten kann, je höher die Kaufkraft, also der Besitz der Konsumenten und der den Vertrieb vermittelnden Händler sich entwickelt. Also an der Kräftigung, an der Hebung der dem eigenen Lande unmittelbar angehörenden Seestadt mußte damals und muß jederzeit auch den Landbesitzern Mecklenburgs jedenfalls mehr gelegen sein als an dem Nutzen, welcher der reichen Handelsstadt Hamburg durch die Zufuhr ihrer Produkte erwächst.

Man baute aber die Kanäle ohne jede Rücksichtnahme auf Wismar, und man legte sogar die östliche Verlängerung zur Havel an, um nach Osten wie nach Westen den Erzeugnissen des Landes den Austritt zu erleichtern, und so sehen wir das eigenartige Bild dieses Kanalsystems in einem Lande, welches durchaus Küstenland ist und mit künstlichen Mitteln sich die Ausnutzung aller durch diese Lage gebotenen Vorteile abschneidet, um sie anderen benachbarten Ländern zufließen zu lassen. Wenn man einen Blick auf die Karte wirft, erscheint es geradezu unbegreiflich, daß man nicht an Stelle der Verbindung der oberen Elbe mit der Elbe die mit der Wismar-Bucht in erster Linie ausführte, eine Kanallänge von nur 15 Kilometer. Es ist ja, als wenn die Natur diesen Weg für die Produkte Mecklenburgs geradezu vorgezeichnet hätte. Mitten hinein in das beste Gelände legte sie die leicht zu verbindenden Seebecken, zeigte in Elbe und Stör den Weg zum Schweriner See und in der Thalrinne, welche dessen nördlicher Abfluß benützt, die Straße zum Meeresgestade. Ist es nicht, als wenn man sich absichtlich diesen Weg versperrt hätte, indem man alle anderen Winke der Natur befolgte, aber hartnäckig die Augen schloß, um den schmalen, leicht zu brechenden Kiegel nicht zu sehen, welcher den Austritt auf die alle Länder der Erde verbindende Meeresfläche versperrte.

Aber ich glaube, mit Recht die Schuld allein dem unseligen Verhängnis zuzuschreiben, welches Wismar zur schwedischen Stadt machte, man hatte sich gewöhnt, diesen Kiegel, durch Feindes Hand gehalten, als undurchbrechbar zu betrachten.

Das Merkwürdigste ist nun, daß diese, zum Nutzen Hamburgs und der Landwirtschaft angelegten Wasserlinien den gewünschten Erfolg nicht hatten. Meine Herren, ich bin dessen gewärtig, daß



man die mangelhafte Rentabilität des Elde-Kanals und des Stör-Kanals gegen die Ausführung des Schwerin-Bismar-Kanals ins Treffen führen wird. Mit Unrecht! Das Kalkül, welches der Regierungsrat von Brandenstein seinerzeit aufgestellt hat, ist insoweit völlig richtig und durch die thatsächlichen Verhältnisse nach Ausführung der Schiffbarmachung der Elde erhärtet, als es die Transportkosten, also die dem in Hamburg zu erzielenden Verkaufswert gegenüberzustellende Belastung betrifft. Er berechnet von Waren bis Dömitz eine Fahrzeit von 7 Tagen und für den Transport Waren-Hamburg einen Betrag von ungefähr 50 Pf. pr. Zentner. Der Baurat Heß giebt in seinem Gutachten über den Rostock-Berliner-Kanal im Jahre 1878 fast genau dieselben Zahlen als zur Zeit gültig. Die Unkosten haben also trotz der inzwischen eingetretenen Erhöhungen an Arbeitslöhnen, Grundstückspreisen (die sich bei den Lagerplakmieten fühlbar machen) u. eine wesentlich die Berechnung übersteigende Höhe nicht erreicht. Worin liegt nun aber der Grund für die mangelhafte Rentabilität? Brandenstein hatte Benutzung durch ca. 1780 Schiffe zu 70 Tonnen angenommen und hieraus eine Einnahme von 115000 Rthlr. hergeleitet. Nach unserem Gelde würde pro Tonne zirka 2,80 Mk. an Schleusengeldern erhoben sein. Um die erforderliche Rente von 52000 Rthlrn. zu erreichen, genügte demnach eine Frequenz von 800 Schiffen à 70 Tonnen. Bis zum Jahre 1858 passierten thatsächlich durchschnittlich 1070 Fahrzeuge, dann ging aber die Zahl merklich herab, 1870 auf 733 und in den letzten Jahren auf 33000 Tonnen, also 550 Schiffe zu 60 Tonnen gerechnet.\*) Ich rechne jetzt 60 Tonnen anstatt 70, und dies, meine Herren, deutet schon an, wo der Fehler steckt. Selbst diese 60 Tonnen sind nämlich durchaus nicht bei jedem Wasserstande zu laden, man muß mit 40 Tonnen und weniger rechnen, und daß die Strecke von Plau bis Ruppentin nur durch eine maßlose Wasserverschwendung fahrbar erhalten werden konnte, wird Ihnen allen bekannt sein. Ja, das ist keine rentable Wasserstraße, die mit siebenzehn Schleusen auf 149 Kilometer Länge für die Thalfahrt 7 Tage beansprucht, die mit einer Fahrtiefe von angeblich 0,9 bis 1,0 Meter doch zu einer Ermäßigung der Eintauchung auf 0,5 bis 0,6 Meter zwingt und wegen der geringen Abmessungen ihrer Schleusen nur kleinen Fahrzeugen die Benutzung gestattet. Deshalb erschien doch sogar die Fahrt durch den Volter-Kanal über Fürstenberg und Oranienburg nach Hamburg trotz der Schwierigkeiten, die er bietet, und trotz des enormen Umweges noch vorteilhafter, weil auf dieser Lasten von 100—125 t zu bewegen sind und keine größere Zeitdauer in Anspruch genommen wurde. Mag man den Rückgang der Einnahmen beim Elde-Kanal auch der Einwirkung der Eisenbahnen zuschieben, so liegt doch der Haupt-

\*) Es sind 1892 thatsächlich im Durchgangsverkehr 34562 Tonnen einschließlich Flöße passiert; die auf 33000 Tonnen geschätzten Ladungen aber auf 1114 Schiffe verteilt, so daß diese nur wenig über 30 Tonnen geladen hatten.



grund in den für einen vorteilhaften, starken Betrieb völlig ungenügenden Abmessungen und Einrichtungen der Wasserlinie. Mit einem Kanal, dessen Benutzung größeren, geräumigen Fahrzeugen möglich ist, hätte die Eisenbahn überhaupt nicht in Konkurrenz treten können, und noch viel weniger eine um so viel längere und gleichfalls an großen Mängeln leidende Wasserverbindung wie die über Fürstenberg. Also kommt die Schuld nicht der Anlage der Elde-Linie als solcher, sondern der geringen Leistungsfähigkeit zu, für welche ihre Einrichtungen gebaut sind, und sie mußte deshalb naturgemäß an Rentabilität einbüßen, sobald andere leistungsfähigere Transportwege in Konkurrenz traten.

In richtiger Erkenntnis dieses Uebelstandes ist der Ausbau der Elde- und Stör-Wasserwege in Angriff genommen worden, und es bleibt nur zu wünschen, daß hierbei nicht wiederum mit minimalen Abmessungen vorgegangen werde. Solche können nur eine augenblickliche Besserung herbeiführen; um aber auf weite Zeiträume hinaus diese Kanäle leistungsfähig zu machen, muß mit weitfichtigem Blick die fortschreitende Entwicklung der Fahrzeuge derjenigen Wasserstraße berücksichtigt werden, welche als Hauptverkehrsader nach und aus dem Herzen Deutschlands zur Sprache kommt, der Elbe. Es muß deshalb klar zum Bewußtsein kommen, nur diejenigen Wasserstraßen haben eine Zukunft, welche direkt als Fortsetzung der Elbe zu benutzen sind, in welchen also die Fahrzeuge der Elbe ohne weiteres zu verkehren imstande sind. Für diese ist aber die Größe von 350 Tonnen Gehalt augenblicklich als Mindestforderung aufzustellen.

Merkwürdiger Weise ward nun aber auch bei der begonnenen Regulierung der Kanalstrecke Dömitz-Schweriner See wiederum eine Fortführung bis nach Wismar nicht ins Auge gefaßt; es wird also wiederum lediglich dem Handel Hamburgs, bezw. Lübecks nach Fertigstellung des Elb-Trade-Kanals Vorschub geleistet, Mecklenburg, selbst Küstenland, wird künstlich als Hinterland der benachbarten Seestädte deren Handel dienstbar gemacht. Dagegen Wismar, die eigene Seestadt, wird nicht nur unberücksichtigt gelassen, sie wird sogar empfindlich geschädigt, indem der Abfluß der Produkte aus dem ganzen Gebiete bis zum Nordende des Schweriner Sees nach Süden geleitet, der Import auf diesem Wege begünstigt, und das Handelsgebiet der mecklenburgischen Seestadt, das der natürlichen Lage gemäß ganz Mecklenburg in Teilung mit Rostock sein sollte, wird immer mehr beschränkt, ja beinahe ihr ganz geraubt. Das widerspricht in eklatanter Weise der Natur des Landes, das widerspricht allen Interessen des ganzen Landes nicht weniger als denen Wismars. Denn dies ist die von der Natur dem Lande geschenkte, mit allen Vorzügen der Lage ausgestattete Handelsstadt. Mecklenburg thut sich selbst den größten Schaden, wenn es diesen Besitz unbenutzt läßt und an andere Handelsplätze sich künstlich anschließt.

Erst durch die Verbindung des Schweriner Sees mit der Bucht von Wismar, erst durch Vervollständigung des vorhandenen



und verbesserten Wasserweges bis zum Meeresgestade verändert sich die Sachlage mit einem Schlage, die Vorteile, welche den Produzenten geboten werden sollen, werden gesteigert, und die nächstberechtigte Seestadt wird in ihren Interessen mächtig gefördert, ja, es ist nicht zu viel gesagt, es wird ihr damit Lebens- und Entwicklungsfähigkeit erst zurückgegeben. Wenn ich deshalb in meiner Broschüre es als eine Ehrenpflicht des Deutschen Reiches bezeichnet habe, durch Auflösung des Pfandvertrages mit der Krone Schweden Wismar als freie deutsche Stadt dem Vaterlande zurückzugewinnen, so kann ich es wohl eine Ehrenpflicht Mecklenburgs nennen, wenn es seiner bestgelegenen Seestadt die Wasserverbindung nach dem Binnenlande gewährt, mittelst deren es die Beeinträchtigung ihres Handels durch die Anlage der Wasserwege zwischen Havel, Müritz und Elbe wieder wett machen kann.

Und es ist kein Opfer, welches damit gebracht werden soll; im Gegenteil ist die Bervollständigung des Kanalsystems durch die Strecke Schweriner See-Wismar eine Notwendigkeit für die Produktivität des ganzen Systems, also ein Segen für das ganze Land, ganz abgesehen davon, daß der Aufschwung des Handels von Wismar auch ganz Mecklenburg zu gute kommen würde. Mecklenburgs Reichtum steckt in seinem Ackerbau, aber fast der ganze Nutzen, der aus dem Handel mit seinen Produkten gewonnen wird — und der ist nicht klein — fließt jetzt nach den großen Städten jenseits seiner Grenzen; und ein derartiger Partikularismus ist wohl auch im geeinten Deutschen Reiche statthaft, daß man ihn mehr den Handelsplätzen des engeren Vaterlandes gönnt, schon deshalb, weil er dann auch diesem wieder zu gute kommt.

Ueber das vom Regierungs-Baumeister Moeller ausgearbeitete Projekt des Kanals vom Schweriner See zur Wismarer Bucht werden Sie wohl orientiert sein. Ich brauche nur die hauptsächlichsten Punkte in Erinnerung zu bringen. Bei einer Länge von ca. 15 Kilometer wird der Kanal am oberen und unteren Ende durch je eine Schleuse von 2,8 und 4,0 Meter Gefälle abgeschlossen. Das zwischen beiden verbleibende Gefälle von 31,2 Meter wird durch Einschaltung eines Hebewerkes, einer schiefen Ebene, überwunden, welche demnach die Teilung in nur 2 Haltungen gestattet und die für die Schifffahrt zeitraubende und kostspielige Passierung von 7 bis 8 Schleusen in günstigster Weise vermeidet. Ist hiermit auf aner kennenswerte, intelligente Weise die Schwierigkeit des starken Gefälles überwunden, so ist andererseits nachgewiesen, daß die Wasserzufuhr aus dem Schweriner See selbst in den trockensten Jahren ohne irgend welche nicht vorher durch Entschädigung erledigte Beeinträchtigung anderer Interessen völlig hinreichend vorhanden ist, und dieses günstige Verhältnis verdient hervorgehoben zu werden dem Elbe-Trave-Kanal gegenüber, dessen Wasserversorgung in den Sommermonaten nicht so unbedenklich gewährleistet ist, ein Umstand, welcher vielleicht später für die Konkurrenz nicht unwesentlich ins Gewicht fallen wird und jeden-



falls dafür spricht, auch im allgemeinen Interesse den Wismar-Kanal als einen Entlastungskanal für den von Lübeck ins Auge fassen zu dürfen. Die Abmessungen, 13 Meter Sohlenbreite, 2 Meter Fahrwassertiefe, die Schleusen mit 51,5 Meter Länge und 6,6 Meter Breite der Schleusenkammern entsprechen einem Fassungsvermögen der Fahrzeuge von 350 Tonnen, also der jedenfalls zu fordernden Minimalgröße. Der Regierungsbaumeister Moeller macht selbst darauf aufmerksam, daß es bei weitem richtiger sein werde, über diese Minimalmaße hinauszugehen und durch Annahme der Abmessungen, etwa des Oder-Spree-Kanals (55,0 und 8,6 Meter), den Kanal für Schiffe von 400 Tonnen benutzbar zu machen.

Die Kosten des Kanals erscheinen auf den ersten Blick sehr bedeutend, 3850000 Mk. für eine Länge von 15,15 Kilometer. Man ist aus anderen Kostenanschlägen, z. B. dem des Rostock-Berliner Kanals, viel geringere Zahlen gewöhnt. Jedoch ist es auch nicht richtig, diese Zahlen an sich zu nehmen wenn man den Vergleich mit anderen Projekten ziehen will. Zunächst hat der Wasserweg von Schwerin bis Wismar nicht 15, sondern 36 Kilometer Länge, und die Gesamtkosten auf diese Länge betragen 4050000 Mk., also die Kosten stellen sich pro Kilometer auf 112500 und nicht, wie erstere Zusammenstellung ergiebt, 240000 Mk. Will man aber etwa das vorliegende Projekt mit dem neuesten des Rostocker Kanals vergleichen, welcher bis zur Bolter Mühle nur 7700000 Mk. auf 175 Kilometer Länge kosten soll, so würde man zu berücksichtigen haben, daß von diesen 175 Kilometern nicht weniger als 135 auf Seen und Warnowlinie entfallen, der eigentliche Kanal von 40 Kilometer Länge beinahe die ganze Summe verschlingt, also pro Kilometer über 190000 Mk. kostet. Für die Strecke Güstrow-Lenz, welche hier am besten in Vergleich zu stellen ist, betragen aber die Kosten für ein Kilometer Kanallänge sogar 220000 Mk. Dagegen erscheinen die Kosten des Wismar-Kanals durchaus nicht mehr so unangemessen hoch, zumal man die ganz abnorme Schwierigkeit des Gefälles von 38,0 Meter auf 15 Kilometer nicht außer Augen lassen soll. Die Gefällüberwindung macht meist nicht nur die größten technischen Schwierigkeiten, sondern erfordert naturgemäß auch die kostspieligsten Anlagen.

Es fragt sich nun: „Welche Vorteile bringt dieser Kanal einerseits Wismar, andererseits dem Lande?“ Denn für den außerhalb der Verhältnisse Stehenden mögen die bisherigen Ausführungen genügen, um ihn zu dem Urtheil zu bestimmen, daß der Kanal eine der natürlichen Beschaffenheit des Landes entsprechende Anlage, daß er eine notwendige Ergänzung des Kanal-Systems sei, daß er die natürliche Ausflussspforte für den Export der Landesperzeugnisse, die Thür für die Einführung ausländischer Waren sei und demnach für Wismar ebenso vorteilhaft sein werde als für das ganze Land Mecklenburg. Demjenigen aber genügt alles so allgemein Besprochene nicht, der das Geld dazu hergeben soll. Der fragt: „Wird sich der Kanal rentieren, d. h. wird er die Zinsen des auf-



gewendeten Kapitals einbringen?" und „Wie werden sich die Vorteile einerseits für Wismar, anderseits für den Produzenten, für den Landwirt geltend machen?"

Mit Rentabilitätsberechnungen ist es eine böse Sache. Wenn noch so gewissenhaft aufgestellt, sie stimmen selten. Es ist nicht schwierig, durch geschickte Zahlenkombination alles Mögliche herauszurechnen, man kann deshalb mit den zu Grunde gelegten Annahmen nicht vorsichtig genug sein. Vor allen Dingen scheint es mir unzweckmäßig, aus der Produktionsmenge des durch den neuen Weg erschlossenen Gebietes auf eine bestimmte Frequenz zu schließen und diese der Berechnung zu Grunde zu legen. Für unseren Fall würde ja mehr als die Hälfte von Mecklenburg zur Sprache kommen, denn so weit die Kanäle dessen Süden und Westen durchziehen, wird der neue Kanal als Abschluß des Exportationsweges dienen und ebenso für den Import zur Geltung kommen. Zweckentsprechender, aber auch nicht zuverlässig würden die Zahlen der jetzt zwischen Hamburg und Berlin einerseits, Mecklenburg anderseits bewegten Massen zu Grunde zu legen sein. Alle solche Berechnungen wirft die einfache Ueberlegung über den Haufen, daß ja irgend ein unvorgesehener Umstand einen anderen Transportweg vorteilhafter kann erscheinen lassen, und daß dann die Benutzung aufhört, wie es mit dem Elbe-Kanal gegangen ist.

Wir scheint demnach die einzige Möglichkeit, sich eine Vorstellung von der Wahrscheinlichkeit der Rentabilität zu machen, darin zu liegen, daß man fragt, wie viel muß einkommen? welche Transportkosten lassen die Benutzung des Kanals noch vorteilhaft erscheinen, und welche Frequenz gehört dazu, um mit diesem Einheitspreis die geforderte Summe zu erreichen?

Die Zinsen der Bau Summe, zu 4% berechnet, ergeben 162 000 Mk., die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten sind auf 35 000 Mk. veranschlagt, in Summa also 197 000 Mk. oder rund 200 000 Mk. erforderlich. Kann der Kanal diese ganze Summe aufbringen?

Die Entfernung Schwerin-Wismar auf dem Wasserwege zu rund 5 Meilen (des bequemeren Rechnens wegen) angenommen, und die Eisenbahnfracht zu durchschnittlich 12 Pfennig pro Zentner auf diese Strecke, so würde eine Belastung des Wassertransportes mit 5 Pfennig diesen wohl noch recht vorteilhaft erscheinen lassen. Da man nun pro Zentner und Meile für Transport-Selbstkosten (Zugkraft und Jahreskosten) des Kanalschiffes  $\frac{1}{4}$  Pfennig bei Fahrzeugen von 350 Tonnen Tragfähigkeit zu rechnen pflegt, also 1,25 Pfennig auf die Strecke Wismar-Schwerin, so bleiben 3,75 Pfennig für Kanalgebühren übrig, d. h. pro Tonne 75 Pfennig. Es würden mithin 200 000

0,75 Tonnen zu transportieren sein, um die volle Summe für Zinsen und Betriebsunkosten zu decken, das sind rund 267 000 Tonnen oder 763 Schiffe von 350 Tonnen Gehalt, pro Tag 3 Schiffe bei 250 Betriebstagen. Moritz Wiggers berechnete, daß



den Rostock-Berliner Kanal täglich 7 Schiffe zu 200 oder 4 Schiffe zu 350 notwendig passieren müßten, um denselben rentabel zu machen, und hält dieses für leicht erreichbar. Es liegt kein Grund vor, für den Wismar-Schweriner Kanal nicht mindestens eine gleiche Frequenz anzunehmen, da er dem Transithandel namentlich wesentliche Vorteile jenem gegenüber bietet. Denn die Kanalgebühren im ganzen werden um ebenso viel geringer sein von Wismar bis zur Elbe, als der Weg bis Dömitz kürzer ist, denn die Wasserstraße von Rostock bis zur Havel in Spandau, nämlich 111 zu 153; das Verhältnis ist beinahe 2:3; ferner ist der Mittelpunkt des deutschen Binnen-Handelsystems, Magdeburg um vieles leichter und bequemer von Wismar als von Rostock zu erreichen. Man wird also ohne zu viel Risiko annehmen können, daß jene Transportmenge von jährlich 267 000 Tonnen oder 5340 000 Zentner werde erreicht und hiermit die volle Summe für Verzinsung und Betriebskosten aufgebracht werden. Allein die Stadt Schwerin würde hierzu einen ganz beträchtlichen Teil, eine halbe bis eine Million Zentner, beitragen, wenn man berücksichtigt, daß die Ausfuhr der Stadt an Getreide bereits 250 000, an Zement 50 000 Zentner und dagegen die Einfuhr von Braunkohlen 300 000, an Holz über 100 000 Zentner beträgt, Zahlen, die sich zweifelsohne, namentlich für den Zement, bedeutend steigern werden, wenn derselbe, billiger verfrachtet, in den Ostseestädten mit größerem Vorteil in Konkurrenz zu treten vermag.

Ich habe dieser Berechnung die Voraussetzung zu Grunde gelegt, daß der Kanal die gesamten Zinsen der Bausumme und die Betriebsunkosten decken müsse. Thatsächlich wird man wohl höchstens die Deckung der Betriebskosten verlangen, und hierfür wird ein wesentlich geringerer Betrag der Spesen ausreichen. Ich komme hierauf nochmals zurück.

Am stärksten interessiert an dem Kanalprojekt ist die Stadt Wismar, und es wäre wohl das Richtigste, wenn ein Vertreter dieser Stadt jetzt meine Stelle einnehmen wollte, um die Frage zu beantworten, welche Vorteile glaubt die Stadt Wismar für ihren Handel aus dem Kanal ziehen zu können? wie kann sie diese Hoffnungen begründen? Jedoch will ich es versuchen, auch dieser Frage näher zu treten, wenngleich ich sie bei weitem weniger ausführlich und richtig beantworten kann und deshalb sehr auf Ihre gütige Nachsicht rechnen muß.

Gestatten Sie mir, um meine Ansicht an einem Beispiel klar zu legen, eine kurze Abschweifung auf ein anderes mir heimischeres Gebiet! Wenn es sich darum handelt, für einen Staat ein neues Landesverteidigungssystem aufzustellen oder das alte zu prüfen und zu vervollständigen, so würde es unter allen Umständen fehlerhaft sein, wenn man die augenblickliche politische Lage, die Verhältnisse zu den Nachbarstaaten der Erwägung und den Maßnahmen zu Grunde legen wollte. Bis zu dem Augenblick, wo die neuen Festungen eine Rolle zu spielen berufen sind, ja, selbst bis zu dem



Moment ihrer Fertigstellung kann sich die politische Lage vollständig geändert haben, das hierfür Wichtige kann bedeutungslos, andere Teile der Grenze, die wir im Vertrauen auf das gute Einvernehmen mit den Nachbarn unberücksichtigt ließen, können in ungünstigster Weise bedroht sein. Deshalb soll man lediglich mit Rücksicht auf die geographische Gestaltung, auf die strategisch unter allen Umständen wichtig bleibenden Punkte, auf die vorhandenen Verbindungslinien und auf die Verteilung der Streitmittel ein Verteidigungssystem bearbeiten. Genau dasselbe scheint es mir zu sein mit der Beurteilung des Wertes eines zu befestigenden Ortes und mit der Abschätzung des Wertes einer Handelsstadt und der ihr zu schaffenden Verbindungslinien. Wohl die augenblicklichen Konjunkturen des Handels mit diesem oder jenem Artikel, nicht das augenblickliche Verhältnis von Angebot und Nachfrage sollen die Anhaltspunkte geben. Wir haben es schon erlebt, daß ein starker Export aus unseren Ländern wie der des Getreides mehr und mehr zusammenschumpfte und dem Import des gleichen Artikels Platz machen mußte; wir haben es aber auch erfahren, daß unsere Industrie-Erzeugnisse auf dem Weltmarkt das Uebergewicht sich gewannen wie unsere Maschinen- und Panzerfabrikate, und daß ihr Export den früheren Import überstieg. Deshalb sollen die Handelswege so beschaffen sein und dahin geprüft werden, daß sie die günstigsten, kürzesten und billigsten Verbindungen nach den einheimischen Produktions- und Konsumtionsgebieten bilden, um dem Export wie dem Import in gleicher Weise dienen zu können, je nach dem sich aufdrängenden Bedarf; der Handel wird dann jeder Forderung gerecht werden und immer seinen Vorteil daraus ziehen können. Es scheint mir deshalb die erste Frage, wie die neue Verkehrslinie zu den großen Handelsstädten des Binnenlandes liegt, wie sie Ein- und Ausfuhr zu den großen produzierenden und konsumierenden Gebieten Deutschlands vermitteln kann.

Das natürliche überseeische Handelsgebiet Wismars beschränkt sich, so lange es nicht mit anderen auf breiterer Basis fundierten Seestädten den Wettbewerb aufnehmen kann, hauptsächlich auf Großbritannien und die Küstenländer der Ostsee, Dänemark, Schweden, Norwegen und Rußlands Ostseeprovinzen. Es ist für diese Seewege gegenüber anderen Handelsplätzen der Ostsee begünstigt durch seine vorzüglichen Hafenverhältnisse. Wie ungünstig es dagegen zum Binnenlande steht, so lange es den Elbe-Ostsee-Kanal entbehrt, und wie es nach Fertigstellung des Kaiser Wilhelm- und des Elbe-Trave-Kanals den anderen Seestädten gegenüber unrettbar verloren ist, habe ich bereits zu schildern versucht. Wie gestaltet sich nun die Sachlage nach Erbauung des Elbe-Ostsee-Kanals? Vermittelt der Elbe gewinnt Wismar das Hinterland von der Provinz Sachsen bis nach Böhmen hinauf; durch die Havel ist es mit Berlin, durch die märkischen Kanäle mit der Oder in Verbindung gebracht, und der Mittelland-Kanal wird ihm den Zutritt zum Weser- und Rheingebiet gestatten. Den prägnanten Ausdruck findet man für die Vor-



teile, welche die Kanalverbindung anderen Seestädten gegenüber bietet, in dem Vergleich der Wegelängen bis zum Mittelpunkt des norddeutschen Wasserstraßensystems, bis Magdeburg. Da für den Handel Wismars hauptsächlich die Ostsee zur Sprache kommt, müssen wir einen Punkt dieses Wasserbeckens als Zielpunkt der von Magdeburg auf den verschiedenen Wegen dorthin führenden Schiffe annehmen, welchen sie annähernd alle passieren müssen, z. B. den Schnittpunkt des 55. Breitengrades mit dem 11. Meridian ö. Paris.

Die Entfernungen sind für den Weg über

Hamburg	686 km,	der Weg über Wismar ist also kürzer	211 km
Lübeck	531	"	56
Rostock	573	" (Blauer und Rostock-Berliner Kanal)	98
Stettin	564	"	89
Wismar	475	"	"

Hieraus ist ersichtlich, daß eigentlich nur eine Linie mit der über Wismar in Konkurrenz treten kann, nämlich die über Lübeck; sie ist nur 56 km, d. h. annähernd 12 % länger und hat weniger Schleusen (9 gegen 13 Kammerschleusen), bietet aber in den Hafenverhältnissen viel größere Schwierigkeiten, so daß man wohl mit Regierungsbaumeister Moeller annehmen kann, daß der Weg über Wismar eine Frachtersparnis von 10 Pf. pro Tonne ergeben wird, welches für Massengüter immerhin ins Gewicht fällt. Daß dieser Ersparnis wegen Wismar den Elbe-Trave-Kanal ernstlich schädigen könnte, ist ebensowenig anzunehmen, als daß die anderen Linien nach der Ostsee wertlos und unbrauchbar würden durch den Elbe-Ostsee-Kanal. Aber dieser ist völlig konkurrenzfähig, und es ist durch die Thatsache der kürzeren Wegeverbindung, also der Kostenermäßigung, ohne weiteres erwiesen, daß dieser Weg auch benutzt werden wird, daß Wismars Handel durch ihn einen starken Aufschwung erleben wird, sei es durch Ein- oder Ausfuhr, nur das Eine vorausgesetzt, daß der Kanal die notwendigen Einrichtungen und Ausmessungen erhält, um durch Elbschiffe direkt fahrbar zu sein. Hierbei möchte ich nun die Anforderungen nicht allzuhoch stellen; denn, da der Kanal nicht den gesamten Handel von der Elbe zur Ostsee aufzunehmen hat, ist es nicht erforderlich, zu Liebe einiger besonders großer Elbschiffe den Kanal schleunigst umzugestalten; ein großer Teil, wohl der größte der Schiffe, wird den Elbe-Trave-Kanal benutzen, welcher bis über 500 Tonnen hinaus die Fahrt gestattet; aber für die normalen Abmessungen der Elbschiffe wird der Kanal allerdings brauchbar sein müssen, sonst ist nichts geholfen.

An Einfuhrartikeln würden namentlich die zur Sprache kommen, welche Wismar bereits jetzt mit immer steigendem Erfolge aufnimmt. Sie werden ihm nicht, wie die Gefahr vorliegt, entrisen, sondern wesentlich vermehrt werden, wenn die Binnenland-Versendung nicht mehr zu der kostspieligeren Eisenbahn greifen muß. Zu nennen sind da vor allen Kohlen, deren Einfuhr 1894 bereits auf 2286000



Zentner gestiegen war (nach Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals würden vielleicht die deutschen mit Vorteil an Stelle der englischen treten), Hölzer aus Schweden (847000 Zentner), Granit, Kalksteine, Holzmasse, lauter Güter, welche, durch Eisenbahnfracht unmäßig verteuert, den Wasserweg geradezu notwendig erscheinen lassen. Ein kleines Beispiel macht dies klar: Schwerin bezog im verflossenen Jahre 140000 Zentner Pflastersteine und zahlte an Bahnfracht von Wismar nach dort 14000 Mk. Dieser eine Posten hätte bei Vorhandensein des Kanals diesem 7000 Mk. eingetragen und der Stadt Schwerin 7000 Mk. erspart. Welch ein Konsum allein an diesem Material eintreten wird, sobald es billiger zu beschaffen ist, können Sie leicht ermessen, wenn Sie die Armut der Küstenländer an Steinen und die mehr und mehr hervortretende Notwendigkeit einer soliden Befestigung der Straßen in Stadt und Land in Betracht ziehen. Hierin kann und muß ja in unseren Küstenländern, auch in Mecklenburg, noch recht viel geschehen.

Für die Ausfuhr steht ein Artikel obenan, welchem Wismar dereinst seinen Wohlstand verdankte, nach dessen Verlust es stetig bergab ging; jetzt ist der Zeitpunkt, wo es diesen wieder erobern kann, aber nur mittelst des Kanals; ich meine das Salz. Bekanntlich sind die nordischen Länder gerade so arm an diesem, als Deutschland Ueberfluß davon produziert. Merkwürdiger Weise decken aber anstatt des geographisch nächstgelegenen Deutschland die entfernteren England, Spanien und Portugal zum größten Teil den Bedarf. Mir scheint, es müsse uns gelingen, auf diesem Gebiet den Sieg davon zu tragen, sobald wir billige Frachten zur Anwendung bringen können. Das eigentümlichste ist, daß die Abraumsalze als Düngemittel nach Schweden, Rußland und Dänemark in großer Masse aus Deutschland ausgeführt werden, ca. 2¼ Mill. Zentner über Hamburg und Stettin —, dagegen das kostbare Steinsalz uns nicht abgenommen wird. Nun ist das Hauptproduktionsgebiet, Staßfurt, gerade Wismar am allernächsten von allen Seeplätzen gelegen, 45 Kilometer von Magdeburg. Dem Hauptausfuhrplatz Hamburg gegenüber kann also Wismar bei der bedeutenden Wegeabkürzung — es sind 211 Kilometer — entschieden einen so viel niedrigeren Preis machen, daß es ihm gelingen muß, nicht nur Abraum-, sondern auch Stein- und Soda-Salze in Massen unterzubringen. Auf diesem Gebiete können bedeutende Erfolge errungen werden, indem man das englische Salz, welches selbst in Königsberg, Danzig und anderen deutschen Städten der Ostseeküste importiert wird, auf dem nordischen Markte zu schlagen sucht. Der Kanal bietet die Handhabe hierzu.

Es würde zu weit führen, wenn ich alle zur Ausfuhr sich bietenden Artikel hier vorführen wollte; erwähnen möchte ich nur die Vorteile, welche durch die billigere Expedition zur Küste vielen inländischen Fabrikate geboten werden, wie den Zementen Schwerins, den chemischen Fabrikaten Sachsens, dem Zucker, Maschinen, Thonwaren u. a. m., so daß hier, wie ja überhaupt mit dem stärkeren



Export, den betreffenden Industrien nicht weniger als dem Handel Wismars ein wesentlicher Aufschwung gebracht werden kann, sobald der Kanal seine Wirkung geltend macht.

Ich komme nun zu dem Vorteil, welcher der Landwirtschaft aus dem Kanal erwachsen wird. Mecklenburg ist ein Land des Ackerbaues und die Landwirtschaft hat deshalb hier als in jedem anderen die Berechtigung, ihre Interessen oben anzustellen und bei jeder Neuschaffung berücksichtigt zu sehen. Nun scheint mir allerdings die Sache ungemein einfach zu beantworten. Der Landmann muß seine Produkte genau wie jeder andere Produzent dorthin befördern, wo sie ihm vom Käufer abgenommen werden. Der Preis wird bei mehrseitigem Angebot seitens des Käufers auf den Ort gemacht, wo er sich befindet; der Produzent hat die Transportkosten dorthin zu tragen und von dem erzielten Preise abzuziehen; also, je niedriger diese sind, desto höher vermehrt sich das Produkt. Das Interesse des Landwirtes ist also, die Transportkosten nach Möglichkeit herabzumindern. Wenn er sich zu dem Zweck nun einen Weg anlegt, so kalkuliert er, ob die hierdurch erzielte Frachtersparnis die Zinsen des darauf verwendeten Kapitals übersteigt; ist dies nicht der Fall, so läßt er mit Recht den Weg ungebaut. Genau so steht es hier mit dem Kanal. Wenn für denselben eine bestimmte Summe — meines Wissens 2 Millionen — vom Lande bezahlt werden soll, so fragt es sich, ob die hierauf entfallenden Zinsen — also 70 bis 80 000 Mk. — durch Frachtersparnis einkommen bezw. überstiegen werden; um wie viel das Nationalvermögen durch die kapitalisierten Frachtersparnisse gewinnt.

Um hier bestimmte Zahlen zu erhalten, auf denen man fußen kann, ist zunächst festzustellen, wie groß die Frachtersparnis des Kanals gegenüber der Eisenbahn ist. Wir könnten dasselbe Rechenexempel wiederholen, was wir bereits anstellten, um die Rentabilität des Kanals nachzuweisen. Dort wurde die Frachtersparnis auf 50 % angenommen. Besser ist es aber, aus thatsächlich vorliegenden Beispielen das Ergebnis herzuleiten.

Mecklenburg hat, seitdem die Konkurrenz auf dem englischen Markte ihm in den letzten Jahren abgeschnitten war, naturgemäß seinen Ueberfluß an Getreide im Inlande unterbringen müssen. Hätten ihm hierfür geeignete Wasserwege zur Verfügung gestanden, so konnte solches auch mit Vorteil stattfinden. In deren Ermangelung mußten entweder die Eisenbahnen nach Berlin bezw. Magdeburg benutzt werden, oder der immense Umweg zu Wasser über Rotterdam nach Mannheim bezw. über Stettin nach Magdeburg. Aus dem Verhältnis der Wegelängen und der thatsächlich gezahlten Frachten ergibt sich eine eminente Kostenersparnis der Wasserwege.

Bei einer Wegelänge von 2075 Kilometer über Rotterdam nach Mannheim kostete im Jahre 1893 die Tonne dorthin 11,40 Mk., nach Magdeburg per Bahn 11,80 Mk. auf 237 Kilometer, also  $\frac{1}{9}$  des Weges. Auf dem Landwege würde die Bahnbeförderung bis



Mannheim (774 Kilometer) nicht weniger als 38,70 Mk., also 27 Mk. mehr als auf dem beinahe dreimal so weiten Seewege gekostet haben. Die sich ergebenden Einheitsätze sind 5 Pf. pro Kilometer Tonne per Bahn, 0,55 zu Wasser. Auf die 522 Kilometer lange Rheinstrecke entfallen 5 Mk. der Transportkosten, mithin hierfür ein Einheitsatz von etwa 1 Pfennig pro Kilometer Tonne.

Der zweite Wasserweg über Stettin nach Magdeburg kostete im Sommer 1894 7,40 Mk. pro Tonne, also 4,40 Mk. weniger als der Landweg. Hiervon entfallen 3 Mk. auf die Strecke Stettin-Magdeburg. Mit der Eisenbahn (276 Kilometer) kostet dieselbe Strecke aber 13,80 Mk. Allerdings kostete der Wassertransport im August 3,60 Mk., im Dezember 5 Mk. und der Einheitspreis differiert also zwischen 0,8 und 1,36 Pf., im Mittel also ebenfalls etwa 1 Pf. pro Kilometer Tonne. Die errechnete Ersparnis ist mithin in beiden erwähnten Fällen 4 Pf. pro Kilometer Tonne.

Nehmen wir demnach an, daß mittelst des neuen Kanals mit denselben Transportkosten nach Magdeburg versandt werden kann, so ergibt sich 2,87 Mk. gegenüber einer Eisenbahnfracht von 11,80 Mk. Da ich aber bei der Rentabilitätsberechnung die Transportkosten von Wismar bis Schwerin mit 1 Mk. pro Tonne (auf 36 Kilometer) gerechnet habe, so will ich diesen Einheitsatz auch für den Elde-Stör-Kanal beibehalten (75 Kilometer) und erhalte dann für die Strecke Wismar-Dömitz 3 Mk.; für den Rest, die Elbfahrt bis Magdeburg (176 Kilometer), würde dann  $176 \times 1$  Pf. zu rechnen sein, also  $1,76 + 3,00 = 4,76$  Mk. Die Ersparnis beträgt also 7,04 Mk. auf die ganze Strecke; die Fracht auf dem Wasserwege 1,66 Pf. pro Kilometer-Tonne gegenüber 5 Pf. auf der Eisenbahn, also ein Unterschied von  $3\frac{1}{3}$  Pf.

Berechnen wir danach den Vorteil, welchen der Versand von 1000 Zentner von einem Punkt Mecklenburgs, etwa von Grabow aus, dem Produzenten bietet, so erhalten wir

Grabow-Wismar, also Ausfuhr, pro Tonne 2,20 Mk. gegen 3,80 Mk., pro 1000 Zentner 110 Mk. gegen 190 Mk., also 80 Mk. Gewinn,

dagegen Grabow-Magdeburg, also binnenwärts, pro Tonne 2,56 Mk. gegen 8 Mk., pro 1000 Zentner also 128 Mk. gegen 400 Mk., also 272 Mk. Gewinn.

Der Versand von 1000 Zentner von Wismar bis Magdeburg bringt einen Gewinn von 238 Mk. gegen 590 Mk., also 352 Mk.

Dieser Gewinn kommt dem Produzenten zu gute, denn er wird sein Getreide um so viel höher zu verkaufen imstande sein. Durch den Kanal ist er aber in der Lage, jederzeit von den Konjunkturen Gebrauch zu machen; er ist nicht beschränkt auf den Absatz im Binnenlande wie bei den jetzigen Verhältnissen, sondern kann sein Produkt auch zum Exportplatz mit ermäßigter Fracht befördern. In dieser größeren Unabhängigkeit liegt ein gar nicht zu taxierender Vorteil.



Ziehen wir nun in Betracht, daß Meckleuburg an Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Kartoffeln durchschnittlich mindestens 20 Millionen Zentner produziert (1892 nahe an 23, 1893 21 Millionen), und daß hiervon der größte Teil zum Teil in verarbeitetem Zustande ausgeführt werden muß, so werden wir gewiß einen sehr geringen Prozentsatz nehmen, wenn wir auf 1 Million Ausfuhr aus dem Kanalgebiet rechnen. Für diese würde aber ein Gewinn an Transportkosten, also eine Steigerung des Verkaufspreises, eine Vermehrung der Einnahmen für den Produzenten von mindestens 300 000 Mk. in Berechnung kommen. Die angenommene Ausfuhr ist gering zu nennen, wenn man bedenkt, daß in Rostock in einem Jahr, hauptsächlich aus der Gegend von Bükow — die Warnow kommt ja nur auf einige 30 Kilometer in Betracht — 367 000 Zentner und in Wismar, lediglich aus der nächsten Umgebung, 250 000 Zentner exportiert wurden.

Zu den genannten Produkten kommt hinzu Delsaat, wovon im Jahre 93/94 aus dem Kanalgebiet 100 000 Zentner ausgeführt wurden; durch die Wasserfracht wären hierbei sicher 20—25 000 Mk. erspart worden und dem Landmann in Form höherer Preise zu gute gekommen.

Die Zuckerfabrik Wismar versandte im letzten Jahre 30,000 Zentner Melasse; hieran würden über 10 000 Mk. erspart worden sein.

Von großer Bedeutung ist aber ferner die Einfuhr von Düngemitteln und Futterstoffen, welche als Rückfracht auf dem Wasserwege bedeutend billiger eingeführt werden könnten. Namentlich kommt hier die für den fortgesetzten Rübenbau erforderliche Kalidüngung zur Sprache, deren Mittel aus Sachsen und Braunschweig zu importieren sind. Die Masse dieser Frachten, welche im Jahre 1893/94 bereits die Zahl von 1 Million Zentner erreichte, ist in stetem Zunehmen begriffen, und ein großer Teil würde, auf dem Kanal transportiert, bedeutend billiger zu beziehen sein.

Wenn man hierzu die Versendung von Rüben, Rübenschnitzel, Zucker, Heu, Stroh 2c. rechnet und den billigeren Transport von allen für den Landmann heranzuschaffenden Maschinen und Materialien, wie Steine, Kalk, Zement, so wird man sicher nicht zu hoch schätzen, wenn man den für die Landwirtschaft aus dem Elbe-Ostsee-Kanal erwachsenden Gewinn auf 500 000 Mk. anschlägt; dies repräsentiert, kapitalisiert, eine Steigerung des Nationalvermögens um 12½ Millionen; die Zinsen des aufgewendeten Kapitals von 2 Millionen werden sechs- bis siebenfach eingenommen.

Ich würde an diesem Punkte noch auf die weiteren Vorteile hinzuweisen haben, welche der Kanal in strategischer Beziehung gewähren kann. Hierzu ist aber eine Vorbedingung zuvor zu erfüllen, daß nämlich der Vertrag mit Schweden gelöst, daß Wismar eine aller Fesseln und Bedingungen freie deutsche Stadt werde. In meiner Broschüre habe ich diese Verhältnisse eingehender besprochen und möchte Sie nicht mit einer Wiederholung ermüden. Nur das Eine gestatten Sie mir zu bemerken. Fürst Bismarck hat bezüglich



dieser Angelegenheit in seinem Schreiben vom 4. Oktober die Ansicht ausgesprochen, daß wir uns über die Gefahr, Wismar für Deutschland zu verlieren, keine Sorgen zu machen brauchen, „die Zugehörigkeit Wismars zu Schweden wird von diesem Reiche wohl nicht erstrebt und würde für Deutschland eine Unmöglichkeit sein“. In meiner Broschüre habe ich darauf hingewiesen, daß Schweden auch gar nicht in der Lage sein möchte, die bedeutende Summe aufzubringen und für den Besitz Wismars zu opfern. Nichtsdestoweniger stehen wir vor einem Rechtstitel, der der Stadt Wismar schon unfähiglich viel Schaden gethan hat, und der vor allem auch jedem Plane seitens des Reiches im Wege steht, welcher auf eine Benutzung des vorzüglichen Seebeckens, der Wohlenberger Bief, als Kriegshafen abzielen könnte. Hoffentlich bringt das nächste Jahrzehnt hierüber eine Entscheidung. Das Interesse, welches das Deutsche Reich an dem Elbe-Ostsee-Kanal haben wird, wird dann ein bedeutendes sein. Den Bau aber bis auf diese Zeit hinauszuschieben, erscheint mir eine Unmöglichkeit im Interesse Wismars und der Landwirtschaft, welche diesen Kanal geradezu braucht. Denn beide sind sie in einer Notlage.

Ich will versuchen, nun eine Rentabilitätsberechnung des ganzen Elbe-Ostsee-Kanals aufzustellen.

Von den Kosten des Schwerin-Wismar-Kanals will die Stadt 1 Million, soll der Staat 2 Millionen tragen und der Kanal hätte demnach 1 050 000 Mk. selbst zu verzinsen. Die 2 Millionen, welche der Staat bezahlt, verzinsen sich durch die dem Lande zu gute kommenden Frachtersparnisse im reichsten Maße; die Stadt Wismar wird durch ihren erhöhten Handel entschädigt. Der Kanal muß die Zinsen von 1 050 000 Mk. und 35 000 Mk. Betriebskosten decken. Rechnen wir hierzu gleich die noch für den Ausbau Schwerin-Dömitz später erforderliche Summe von 2 950 000 Mk. und 65 000 Mk. Betriebskosten, so ergibt sich eine Summe von 1 60 000 Mk. Zinsen plus 100 000 = 260 000 Mk.

Bei Festhaltung der früher berechneten Kanalgebühren würde für die Benutzung des Kanals pro Tonne 2,25 Mk. zu zahlen sein, mithin müssen 116 000 Tonnen oder 332 Schiffe à 350 Tonnen den Kanal benutzen, täglich 1 bis 2 Schiffe. Das ist eine unter allen Umständen zu garantierende Frequenz. Zu den erforderlichen 2 320 000 Zentnern steuert die Landwirtschaft mit mindestens 1 500 000 Zentnern, die Städte Schwerin, Parchim, Ludwigslust, Neustadt, Grabow, Dömitz mit etwa 1 000 000 Zentnern und der Handel Wismars mit 1 000 000 Zentner, wenig gerechnet, damit ist eine Summe von 3 500 000 Zentnern erreicht, welche jedenfalls in allen Summanden äußerst gering veranschlagt worden ist. Der Kanal ist danach nicht nur als rentabel, sondern als einer der rentabelsten Kanäle Deutschlands zu betrachten, und dies ist nicht anders möglich, weil selten eine Wasserstraße in gleichem Maße aus der geographischen Lage eines Landes und aus den ganzen Lebensbedingungen desselben herausgewachsen ist als diese.



Bei einer Höhe der Frequenz, wie ich sie annehme, würden die Kanalspesen noch auf 1,50 Mk., also 1,35 Pf. pro Kilometer Tonne, ermäßigt werden können, wodurch noch eine weitere Ersparnis an Transportkosten von 0,75 Mk. in die Tasche der Produzenten fließen wird. Die Fracht von Wismar nach Magdeburg würde dann nur ca. 4,0 Mk. pro Tonne betragen.

Die Schiffsladung von 350 Tonnen kostet bis Magdeburg 1400 Mk. (gegen 4130 mit der Eisenbahn) und hiervon entfallen auf Kanalspesen 525, der Schiffer bekommt 875 Mk.

Wenn man schließlich die Kanalspesen ebenso hoch rechnet, als sie für die märkischen Wasserstraßen angenommen sind, nämlich 0,3 Pf. pro Kilometer Tonne, so macht dieses für Wismar-Dömitz 0,33 Mk. pro Tonne und für 350 Tonnen 117 Mk. Um die Betriebskosten von 100,000 Mk. zu decken, würden 300 000 Tonnen zu befördern sein, d. h. 875 Schiffe von 350 Tonnen Ladung — in 2 Tagen 5 Schiffe.

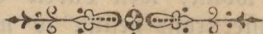
Ich komme zum Schluß!

Ich glaube nachgewiesen zu haben, daß der Schwerin-Wismarsche Kanal, eine naturnotwendige Ergänzung der mecklenburgischen Kanäle, durch die Befreiung von dem Dienstverhältnis zum Handel Hamburgs und anderer Großstädte für das ganze Land ein Segen, für die eigene Handelsstadt Wismar eine Lebensbedingung, für die Landwirtschaft eine kräftige Hülfe sein wird, daß hingegen mit der Unterlassung dieser Anlage Mecklenburg den Kanalsystemen gegenüber, welche binnen kurzem ganz Norddeutschland überspannen werden, in eine außerordentlich ungünstige Lage versetzt wird. Der Fehler, welcher bei der Anlage der Eisenbahnen gemacht wurde, indem man nicht rechtzeitig in das deutsche System die mecklenburgischen Linien einzuschalten und hierdurch jene zu beeinflussen verstand, dieser Fehler, der sich noch heute aller Orten fühlbar macht, würde bei den Kanälen in noch höherem Maße sich rächen, denn die Natur und geographische Lage des Landes weisen darauf hin, daß man durch Anlage der Kanäle zum Meeresgestade einen großen Teil Deutschlands als Hinterland gewinnen würde, andernfalls aber Mecklenburg zum Hinterland der benachbarten Küstenländer herabdrückt. Wenn die Denkschrift über die Maßregeln zur Beförderung von Eisenbahn-Anlagen vom November 1844 gegen die Herstellung von Linien zu den Seestädten Wismar und Rostock unter anderen Gründen die Konkurrenz anderer benachbarter Hafenstädte anführt, die mit Eisenbahnen schon versehen sind, wenn in gleichem Geiste man Wismar und Rostock die Kanalverbindungen versagen wollte, weil Lübeck eine solche erhält und Stettin eine Binnenwasserstraße besitzt, so möchte ich hingegen behaupten, daß dieses gerade ein zwingender Grund ist, nicht länger zu zaudern mit dem Kanalbau, denn nur durch dessen Ausführung ist es überhaupt den Seestädten möglich, noch eine Konkurrenz weiter durchzuführen. Wenn ferner der in jener Denkschrift ausgesprochene Grundsatz, an den Eisenbahnbau erst dann heranzutreten, wenn das

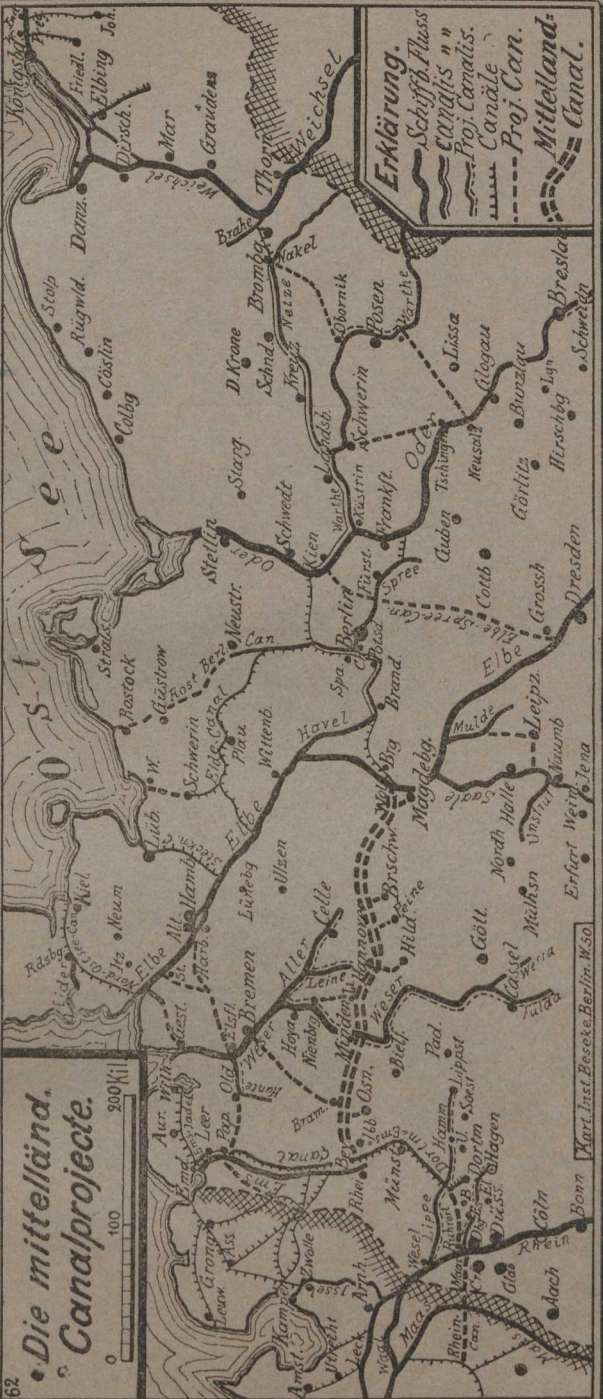
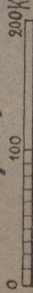


Bedürfnis so gebieterisch sich fühlbar macht, daß keine Wahl mehr bleibt, auch auf die Kanalbauten angewandt werden soll, so stehen wir zur Zeit jedenfalls vor dieser Notwendigkeit, denn eine Stadt wie Wismar ist auf das Ernstlichste bedroht, und die Landwirtschaft bedarf dringend der Hülfe. Wenn ein Kapital je zum Bedürfnis des Landes gewinnbringend und segensreich angelegt wurde, so sind es diese 2 Millionen für den Kanal Schwerin-Wismar, eine Summe von 3 M. auf den Kopf der Bevölkerung. Sie fällt gar nicht ins Gewicht gegenüber der Anstrengung, welche die Konkurrenzstadt Lübeck macht, indem sie zum gleichen Zweck 200 M. pro Kopf aufbringt, und übersteigt nicht die Summen, welche Preußen sich auferlegt, um sein Kanalnetz zum besten des Landes auszubauen. Für Wasserbauten gebrauchte es in den letzten drei Jahren 90 Millionen und trägt kein Bedenken, neben den mit 60 Millionen veranschlagten Dortmund-Ems-Kanal den Mittelland-Kanal mit viel höheren Kosten in die Wege zu leiten.

Es ist ein gewisser Humor in der Geschichte. Eine bekannte Thatsache ist es, daß der Herzog von Mecklenburg 1646 und 1647 den Friedenskongreß nicht beschicken konnte, weil die Stände sich nicht entschließen konnten, den Zahlungsmodus für die zu diesem Zweck nötige Summe von 6000 Rthlr. zu bewilligen. Wäre Mecklenburg vertreten gewesen, so wäre Wismar nicht schwedisch geworden, denn die kaiserlichen Gesandten waren anfangs durchaus nicht geneigt, Schwedens Forderung nachzugeben; die Interessenlosigkeit Mecklenburgs an seiner Seestadt ließ aber ihren Eifer erkalten und ihren Widerstand erlahmen. Hätten damals die Landstände sich zu einer höheren Auffassung ihrer nationalen Pflichten aufschwingen können, dann würde Wismar jetzt eine der wohlhabendsten Seestädte sein, und es könnte sich seinen Kanal selbst bezahlen. Aber die Sünden der Väter rächen sich bis ins — nun! hier hoffentlich nicht ganz so weit, als die heilige Schrift verheißt. Jetzt werden die Landstände um eine erheblich höhere Summe angegangen. Und bei ihrem durch die Jahrhunderte erweiterten Blick darf man annehmen, daß sie die Gefahr erkennen und den Fluch lösen, indem sie die verzauberte Prinzessin, die alte Hansestadt Wismar, aus ihrem jahrhundertlangen Bann lösen und zu neuem blühenden Leben ihr verhelfen. Sie werden dadurch ihr Angedenken zu einem gesegneten in der Geschichte ihres Landes machen.



# Die mittelländ. Canalprojecte.



**Erklärung.**  
 — Schiffb. Fluss  
 --- Canalis n n  
 - - - Proj. Canalis.  
 - - - - - Canäle  
 - - - - - Proj. Can.  
 - - - - - Mittelländ.  
 - - - - - Canal.

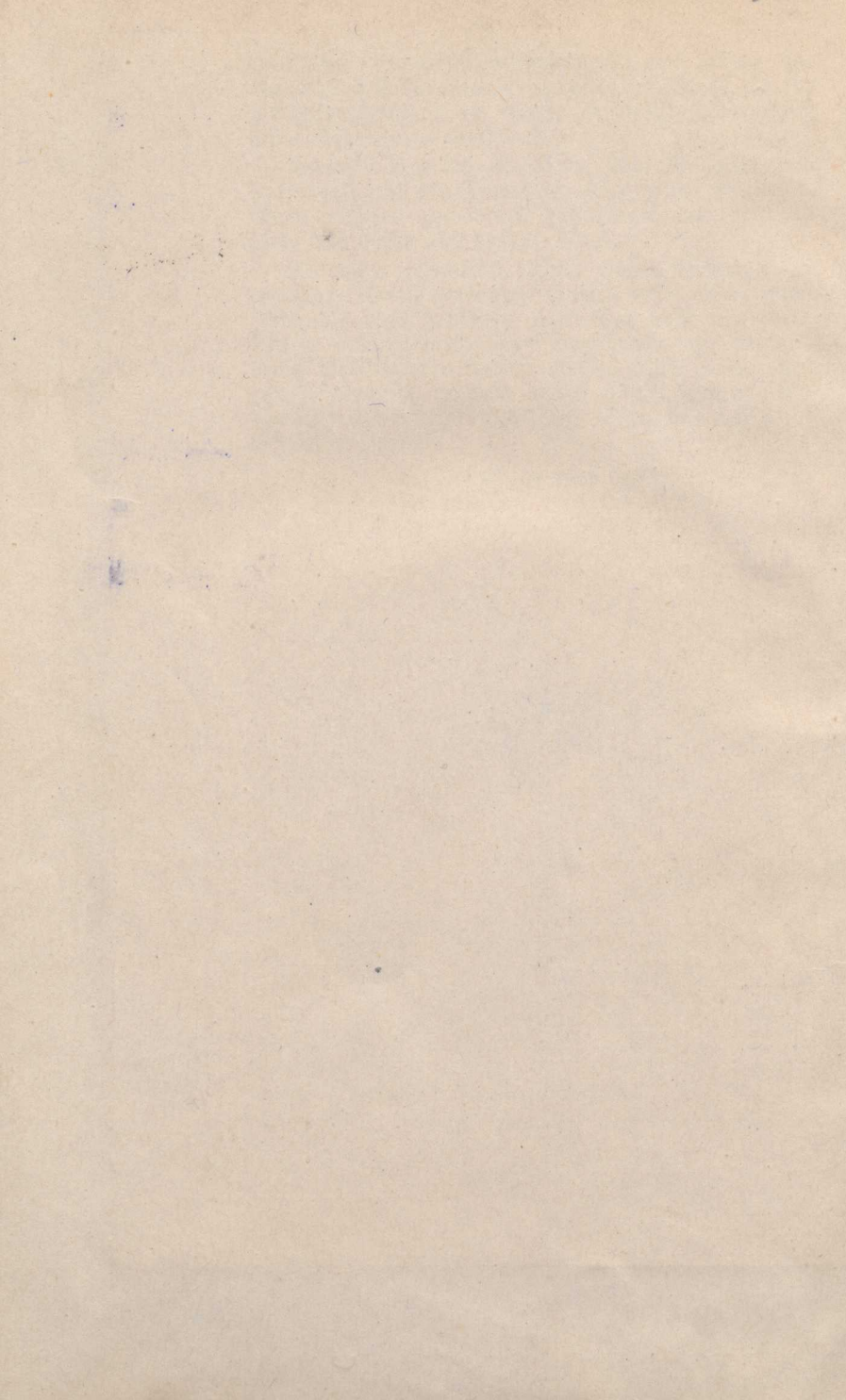
Mart. Inst. Beszko Berlin W. 50.













4. Juni 1855

- 9. Dez. 1957

1 3. Feb. 1958

10. Aug. 1958

2 7. März 1961

18. Mai 1961

- 2. März 1963

15. Aug. 1963







Export, den betreffenden Industrien nicht weniger als Wismars ein wesentlicher Aufschwung gebracht werde der Kanal seine Wirkung geltend macht.

Ich komme nun zu dem Vorteil, welcher der Landschaft aus dem Kanal erwachsen wird. Mecklenburgs Land des Ackerbaues und die Landwirtschaft hat in jedem anderen die Berechtigung, ihre Interessen und bei jeder Neuschaffung berücksichtigt zu sehen. Ich allerdings die Sache ungemein einfach zu beantworten muß seine Produkte genau wie jeder andere dahin befördern, wo sie ihm vom Käufer abgenommen werden. Der Preis wird bei mehrseitigem Angebot seitens des Kaufers gemacht, wo er sich befindet; der Produzent hat die Kosten dorthin zu tragen und von dem erzielten Preise also, je niedriger diese sind, desto höher verwertet zu sein. Das Interesse des Landwirtes ist also, die Transportmöglichkeit herabzumindern. Wenn er sich zu dem kürzesten Weg anlegt, so kalkuliert er, ob die hierdurch ersparnis die Zinsen des darauf verwendeten Kapitals dies nicht der Fall, so läßt er mit Recht den Weg ungenutzt so steht es hier mit dem Kanal. Wenn für denselben eine Summe — meines Wissens 2 Millionen — vom Staat werden soll, so fragt es sich, ob die hierauf entfallenden Kosten — also 70 bis 80 000 Mk. — durch Frachtersparnis bzw. überstiegen werden; um wie viel das Nationalvermögen die kapitalisierten Frachtersparnisse gewinnt.

Um hier bestimmte Zahlen zu erhalten, auf die man sich verlassen kann, ist zunächst festzustellen, wie groß die Frachtkosten des Kanals gegenüber der Eisenbahn ist. Wir könnten das Beispiel wiederholen, was wir bereits anstellten, um die Kosten des Kanals nachzuweisen. Dort wurde die Frachtkosten 50 % angenommen. Besser ist es aber, aus thatsächlichen Beispielen das Ergebnis herzuleiten.

Mecklenburg hat, seitdem die Konkurrenz auf dem Getreide-Markte ihm in den letzten Jahren abgeschnitten worden ist, seinen Ueberfluß an Getreide im Inlande unterbunden. Hätten ihm hierfür geeignete Wasserwege zur Verfügung, so konnte solches auch mit Vorteil stattfinden. Die Mangelung mußten entweder die Eisenbahnen nach Magdeburg benutzt werden, oder der immense Umweg über Rotterdam nach Mannheim bzw. über Stettin nach Hamburg. Aus dem Verhältnis der Wegelängen und der gezahlten Frachten ergibt sich eine eminente Kostenersparnis auf Wasserwegen.

Bei einer Wegelänge von 2075 Kilometer von Rostock nach Mannheim kostete im Jahre 1893 die Tonne dort 11,80 Mk. auf 237 Kilometern nach Magdeburg per Bahn 11,80 Mk. auf 237 Kilometern des Weges. Auf dem Landwege würde die Bahn

the scale towards document

10 09 03 02 01 C7 B7 A7 C8 B8 A8 C9 B9

4.5

5.0

5.6

6.3

C1 B1 A1 C2 B2 A2 B5 A5 20 18 17 16 11

Patch Reference numbers on UTT

Image Engineering Scan Reference Chart T2303 Serial No.